Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7774**
18. Wahlperiode 25.02.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der 18. Wahlperiode

Das 2011 von der Bundesregierung auf den Weg gebrachte nationale Verkehrssicherheitsprogramm verfolgt das Ziel, die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Wenn die Bundesregierung ihre Anstrengungen im Bereich Verkehrssicherheit nicht verstärkt, wird sie ihr selbstgestecktes Ziel verfehlen.

Besorgniserregend ist vor allem die Entwicklung der Anzahl der Verkehrstoten im Straßenverkehr in den beiden zurückliegenden Jahren. In 2014 (3 377) und 2015 (3 440) (nach den vorläufigen Zahlen für das vierte Quartal) ist die Zahl der Unfalltoten zwei Jahre in Folge angewachsen, eine Entwicklung, die es seit 1991 nicht mehr gab. Dies schlägt sich auch in der internationalen Verkehrsstatistik nieder: Deutschland ist bei der Anzahl der Verkehrstoten je 100 000 Einwohner vom 4. Platz auf den 8. Platz abgerutscht (4,1 Verkehrstote je 100 000 Einwohner jährlich).

Mit den aktuellen Herausforderungen im Bereich Verkehrssicherheit befasste sich im Januar 2016 wieder der Verkehrsgerichtstag in Goslar. Der 54. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat in seinen Empfehlungen unter anderem die Reform des Fahrlehrerrechts eingefordert. So wird gefordert, die Ausbildung der Ausbildungsfahrlehrer zu verbessern, dem Erwerb pädagogischer Kompetenzen einen höheren Stellenwert beizumessen sowie die Fahrschulüberwachung zu vereinheitlichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Unfallzahlen liegen der Bundesregierung für 2015 vor (Getötete, Schwer- und Leichtverletzte)?
2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Entwicklung der Unfallzahlen in den Jahren 2014 und 2015 vor dem Hintergrund der im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 formulierten Ziele, insbesondere zur Reduzierung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten?
3. Hält die Bundesregierung das Ziel, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren, noch für erreichbar?

   Wenn ja, mit welchen Maßnahmen soll das Ziel erreicht werden?
4. Was waren nach Einschätzung der Bundesregierung die Hauptgründe dafür, dass gegen den langfristigen Trend die Unfallzahlen und insbesondere die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten 2014 und 2015 angestiegen sind?

5. Welche zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020 plant die Bundesregierung noch in der 18. Wahlperiode, und welche bestehenden Maßnahmen sollen verstärkt werden?
6. Welche Gesetzgebungsverfahren zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020 will die Bundesregierung in der 18. Wahlperiode noch auf den Weg bringen bzw. abschließen?
7. Mit welchem Finanzvolumen ist das Verkehrssicherheitsprogramm 2016 bzw. in der mittelfristigen Finanzplanung ausgestattet?
8. Plant die Bundesregierung eine Anpassung des Tempolimits auf schmalen Landstraßen (bis 6 Meter Breite), so wie es der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) empfohlen hat?

   Wenn nein, mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung die Verkehrssicherheit auf Landstraßen verbessern?
9. Plant die Bundesregierung ein Infrastrukturprogramm „Sichere Landstraße“?

   Wenn nein, warum lehnt die Bundesregierung diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur ab?
10. Würde die Bundesregierung einen Feldversuch zur Anpassung des Tempolimits innerorts rechtssicher ermöglichen, um die verschiedenen Wirkungen der Umkehrung des Regel-/Ausnahmeverhältnisses ergebnisoffen zu prüfen?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung der bereits vom 47. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2009 ins Gespräch gebrachten Abschnittskontrollen zur Überwachung von Tempolimits und den beginnenden Feldversuch in Niedersachsen hierzu, um die Verkehrssicherheit zu verbessern?
12. Welche Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse hat die Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Bußgeldkatalog“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erarbeitet, und wie soll der Bußgeldkatalog demnach angepasst werden?
13. In welchen Schritten plant die Bundesregierung die Einführung des im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD enthaltenen Mehr-Phasen-Modells für die Verbesserung der Fahranfängerausbildung, und wie sieht der Zeitplan für diese Schritte aus?
14. Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Reform des Fahrlehrergesetzes, und welche Änderungen sind im Detail geplant, um das Ziel aus dem Koalitionsvertrag, die Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer zu erhöhen, zu erreichen?
15. Plant die Bundesregierung die Einsetzung eines/einer Beauftragten für Verkehrssicherheit (analog der Koordinatorin für Güterverkehr und Logistik), der/die innerhalb der Bundesregierung für die Vernetzung der Themen und Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit zuständig wäre?

    Wenn nein, warum nicht?
16. Wann plant die Bundesregierung die von Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, mehrfach angekündigte Einführung von Alkohol-Interlock-Systemen für alkoholauffällige Fahrerlaubnisinhaber?
17. Plant die Bundesregierung eine Einführung eines Bußgeldtatbestandes mit einem gesetzlichen Grenzwert von 1,1 Promille der Blutalkoholkonzentration (BAK) für Radfahrer im Sinne der Empfehlungen des 53. Verkehrsgerichtstags?

    Wenn nein, warum nicht?

18. Folgt die Bundesregierung der Empfehlung des 54. Deutschen Verkehrsgerichtstags, wonach der für die Anordnung der Blutprobenentnahme bestehende Richtervorbehalt in § 81a Absatz 2 der Strafprozeßordnung (StPO) gestrichen werden und stattdessen eine originäre Anordnungskompetenz der Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft geschaffen werden soll?

    Wenn nein, warum nicht?

19. Plant die Bundesregierung eine einheitliche Formulierung des § 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung, um den bestehenden Auslegungswiderspruch zu beheben und die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) künftig ab 1,1 Promille und nicht erst ab 1,6 Promille anordnen zu können?

20. Beabsichtigt die Bundesregierung eine verbesserte Kennzeichnung von Medikamenten, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr gefährden können?

    Wenn nein, wie soll sichergestellt werden, dass die Verkehrssicherheit durch die Einnahme entsprechender Medikamente nicht beeinträchtigt wird?

21. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus den Forschungsprojekten zu ablenkungsbedingten Verkehrsunfällen gewonnen, und welche Maßnahmen sollen daraus abgeleitet werden?

22. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung aus dem Pilotprojekt zur Verhinderung von Falschfahrten auf der Bundesautobahn 9 vor, und welche Maßnahmen sollen daraus abgeleitet bundesweit zum Einsatz kommen?

23. Ab wann sollen die überarbeiteten Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) in Kraft treten, und welche Änderungen tragen nach Auffassung der Bundesregierung zur Vermeidung von Falschfahrten bei?

24. Auf welchen Abschnitten sind Verkehrsbeeinflussungsanlagen im Bundesfernstraßennetz geplant, und auf welchen Abschnitten konnten in den letzten Jahren Anlagen in Betrieb genommen werden?

25. Welche Erkenntnisse bezüglich Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf liegen der Bundesregierung für die mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausgerüsteten Streckenabschnitte des Bundesfernstraßennetzes insbesondere im Vergleich mit dem Zustand vor Errichtung der Anlagen vor?

26. Wie ist der Sachstand bei der geplanten Verordnung zur Regelung der Winterreifenpflicht (Bundestagsdrucksache 18/2793)?

27. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die durchschnittliche Motorleistung neu zugelassener Motorräder seit dem Jahr 2008 stetig ansteigt und zuletzt bei 68 PS lag sowie die in Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Baden-Württemberg angemeldeten Motorräder die höchsten durchschnittlichen Motorleistungen aufweisen und diese vier Bundesländer zugleich unter den fünf mit der höchsten Unfallquote, bezogen auf die Einwohnerzahl, liegen, während Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen sowohl die leistungsschwächsten Maschinen als auch den geringste Anzahl von Straßenverkehrsunfällen aufweisen (Quelle: Statistisches Bundesamt 2014; eigene Berechnungen)?

    Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass zwischen der Motorleistung und dem Risiko von Straßenverkehrsunfällen offenbar ein Zusammenhang hergestellt werden kann?

28. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung den Fragestellern vorliegende Informationen zu, wonach es in früheren Zeiten eine freiwillige Selbstverpflichtung der Motorradhersteller zugunsten einer Begrenzung der Motorleistung gegeben hat und diese inzwischen nicht mehr gilt oder nicht mehr eingehalten wird?

    Wenn ja, weshalb findet diese nach Kenntnis der Bundesregierung keine Beachtung mehr, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

29. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um speziell die Anzahl von Motorradunfällen zu reduzieren, und welche Maßnahmen plant sie in Zukunft?

Berlin, den 23. Februar 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333